

1984 மார்ச் 20]

இணைப்பு I.

(55ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிருவாகம் 1984-85
ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு.

போக்குவரத்துத்துறையின் அமைப்பு :

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், 1974—ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், இச்சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பது போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதோடு, மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகள் மீது பொறுப்பு வகித்து ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல், பிறருக்கு நேரும் இடர்பாடுகளுக்காக மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் முதலியவைகளுக்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வது இதன் குறிக்கோளாகும்.

2. போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிருவாகப் பொறுப்பின் கீழ் போக்குவரத்துத்துறை செயற்படுகிறது. இதன் ஆணையாளர் மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியும் ஆவார். மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவர், (தற்சமயம் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்! பொறுப்பு வகிக்கிறார்). போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் மூவர். உதவிச் செயலாளர்கள் மூவர், துணை பிரதிநிதி ஒருவர், தலைமைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவிப் பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் துறை உதவி இயக்குநர் ஒருவர் ஆகியோர் போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி புரிகின்றனர். மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அதன் செயலர், வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரிகள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றங்களின் செயலர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு, எதிரான மேல் முறையீடுகளையும், மறு விசாரணை மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி பதவித் தரத்திலுள்ள மாநிலப்போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்கிறது. மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலர் என்று பதவிப் பெயர் கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் மாநிலப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

[1984 மார்ச் 20]

3. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களில் உள்ள 16 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட பிரிவு அலுவலகங்கள் 45 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக்கேற்ப, ஒவ்வொரு பிரிவும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை 1-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் நிலை 11-ன் அல்லது இவ்விருவர் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் செயலாளராகவும், பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக, மாநிலம் முழுவதும் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் அவர்களிடையே மண்டலங்களுக்கு, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயற்படுகின்றனர். மண்டலத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு, உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிருவாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), கணக்கு உதவி அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும், மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயற்படுகின்றனர். தமிழ்நாட்டில், புழல், கந்தையக்கவுண்டன் சாவடி, ஒசூர், புளியூர், கூடலூர் மற்றும் களியக்காளை ஆகிய இடங்களில், இடத்திற்கு ஒன்றாக மொத்தம் 6 பலநோக்குத் தணிக்கைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன. இவற்றில் கடைசி இரண்டு இடங்களில் உள்ள தணிக்கைச் சாவடிகள் 3—6—1983 முதல் இயங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு தணிக்கைச் சாவடியிலும் 4 தொழிற் நுட்பமற்ற மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்கள் பணிபுரிகின்றனர். இவர்கள், மாநிலங்களுக்கிடையே இயங்கும் வண்டிகள், உரிமத்தில் விதிக்கப்பட்டுள்ள வரியை ஒழுங்காகச் செலுத்தி, உரிமத்தில் கண்டுள்ள நிபந்தனைகளின்படி இயங்குகின்றனவா என்று கண்காணிக்கின்றனர்.

4. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை, போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரமன்றத்தாராகச் செயல்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர்பான பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார். சென்னை மாநகரில் மூன்று வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உள்ளனர். மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் தொழில் நுட்பத்தினை மறு ஆய்வு செய்வதற்காக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் (மோட்டார் வண்டிகள்) சேலம் மற்றும் மதுரை ஆகிய இடங்களைத் தலைமையகமாகக் கொண்டு செயற்படுவதற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் வசதிகளும்.

5. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டுப் புள்ளி விவரங்கள் வருமாறு :—

நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வாடகை வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31—12—1982	5,063	7,790	35,435	3,366
31—12—1983	5,117	8,442	38,400	3,450

நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.		போக்குவரத்து வண்டிகளின் மொத்த எண்ணிக்கை.	
	ஏனைய போக்கு வரத்து வண்டிகள்.			
(1)	(6)	(7)	(8)	
31—12—1982	21,728	20,593	93,975	
31—12—1983	24,831	21,649	1,01,889	

6. பொதுமக்களின் நலனைக் கருத்திற் கொண்டு, எந்தெந்த வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவது அவசியம் என்று கருதப்படுகிறதோ அந்தந்த வழித்தடங்களுக்குரிய அனுமதிகளைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்குகின்றனர். இம் மாநிலம் முழுவதிலும், இயக்குவதற்காக, சரக்கு ஊர்திகள், வாடகைக் கார்கள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும், சென்னை மாநகர் நீங்கலாக ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களுக்கும் நிபந்தனை ஏதுமின்றி அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஊர்திகளைக் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கொருமுறை ஆய்வு செய்தல், அந்தந்த ஊர்திகளில் ஏற்றிச் செல்வதற்குரிய பயணிகளின் எண்ணிக்கையை வரையறுத்தல், வசதியான இருக்கைகளை வைத்தல், பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த மட்டில் இருக்கை வரிசைகளின் இடையே காணப்படும் இடைவெளி, சரக்கு ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில் சரக்கு ஏற்றிய பிறகு அவ்ஹூர்திகளின் எடை எவ்வளவாக இருக்க வேண்டும் என்பது, வேகக் கட்டுப்பாடு, ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், ஆகியவற்றின் வாயிலாகப் பொதுமக்களின் பாதுகாப்புக்கும், வசதிக்கும் உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

[1984 மார்ச் 20]

7. பயணிப் போக்குவரத்தினை நாட்டுடமையாக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கி வரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சீராகப் பெருகி வருகிறது. 1983-ம் ஆண்டில் சரக்கு ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை 3,049 ஆக அதிகரித்துள்ளது.

8. சுற்றுலாவை வளர்க்க நாடு முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க 200 அனைத்திந்திய சுற்றுலா மோட்டார் கார்கள், 51 அனைத்திந்திய சுற்றுலாப் பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றிற்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. 1,525 ஸ்டாண்டர்ட் (20) வேன்களுக்கும், மெடாடர் வேன்களுக்கும், மகேந்திரா வேன்ஸ் நிறுவனத்திற்கும் ஹிந்துஸ்தான் டிரெக்கர் வேன்களுக்கும் சுற்றுலா அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

9. ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்து தடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரிமாற்ற உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்களுக்கிடையே வழித் தடங்களில் செல்லும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அனுமதிகள் வழங்குகிறது. தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்பட்டன. தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே ஒப்பந்தங்கள் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அந்தந்த மாநிலங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவு அடிப்படையில் அந்த ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3 A) பிரிவின்கீழ் மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியான புதுச்சேரியுடன் ஒரு வரைவு ஒப்பந்தம் 1984 சனவரி திங்களில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

10. சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக, அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஏற்பாடுகள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், குஜராத், மகாராஷ்டிரம் ஆகிய மாநிலங்கள், மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளான புதுச்சேரி, சோவா, டாமன், டையூ, தாத்ரா மற்றும் நகர் ஹவேலி ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் 900 சரக்கு வண்டிகளை இயக்குவதற்கு தனி உடன்பாடு செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 900 அனுமதிகள் ஏற்கெனவே வழங்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் 54 அனுமதிகள்

1984 மார்ச் 26]

ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. இந்தியா முழுவதிலும் அல்லது 5 மாநிலங்களுக்குக் குறையாத அண்டை மாநிலங்களிலும் சரக்குப் போக்குவரத்தினைத் தடையின்றி அனுமதிக்கும் நோக்கோடு சரக்கு ஊர்திகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகளை வழங்கும் திட்டம் ஒன்றை இந்திய அரசு வகுத்துள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் 1975-76ல் தமிழ் நாட்டிற்கு 250 மற்றும் 150 ஆக இரு சட்டங்களில் மொத்தம் 400 அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டன. 1980-ல் இந்த அனுமதியின் எண்ணிக்கை மேலும் 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டது. அதே நேரத்தில், 1978 ஆம் ஆண்டு 47 ஆம் சட்டம் அமுலுக்கு வந்தது. இச் சட்டத்தின்படி 18 விழுக்காடு ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு ஒதுக்கப்பட்ட வேண்டும். அதன்படி, 1980-ல் உயர்த்திக் கொடுக்கப்பட்ட 400 அனுமதிகளில் 72 அனுமதிகள் ஆதிதிராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. 1982 ஆம் ஆண்டு கூடுதலாக 400 அனுமதிகள் தமிழ் நாட்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்டன. இதிலும் 72 அனுமதிகள் ஆதி திராவிடர் மற்றும் பழங்குடியினருக்கு வழங்கப்பட்டன. மீன் எடுத்துச் செல்லும் வண்டிகள் உட்பட 25 சரக்கு வண்டிகளுக்காகக் கேரளம், தமிழ்நாடு, ஆந்திரப் பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களுக்கிடையே தனி முக்கூட்டு உடன்பாடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது. மேற்சொன்ன அனுமதிகள் எல்லாம் வழங்கப்பட்டுள்ளன. தென் மண்டலத் திட்டத்தின் கீழ் 100 சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுமையாக்குதல் :

11. பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுமையாக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகையில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயற் திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அப்பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

(i) 75 மைல்களும் (125 கி.மீ.) அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு, சாதாரண போக்குவரத்துப் பேருந்துகள் அனைத்தும் ;

(ii) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது சென்னை மாநகரில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(iii) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அம்மாவட்டத்தில் முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

[1984 மார்ச் 20]

12. இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றதால், மேற்கொள்ள எல்லாவகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் இயங்கி வருகின்றன. நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள். தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் அரசு கையகப்படுத்தியது. ஐந்தாண்டு காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடமையாக்கும் தனது கொள்கையை அரசு 1972 ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. எனினும், இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்திறனற்றதென சென்னை உயர் நீதிமன்றம் தள்ளுபடி செய்தது. பயணிப் பேருந்துகளையும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளையும் கையகப்படுத்துவதற்குத் தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் வகை செய்கிறது. நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள் இச்சட்டத்தின்கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. எனினும், இந்திய உச்சநீதிமன்றத்தின் ஆணையால், இச்சட்டம், மாநிலத்தின் மற்றப் பகுதிகளில் செயற்படுத்தப்படுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது. 1983 அக்டோபர் 31 ஆம் நாளில் இச்சட்டம் செல்லுபடியாகுமென்று உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. அவ்வாறு தீர்ப்பளிக்கும்போது, உச்சநீதிமன்றம் காலங்கடந்துவிட்ட நிலையில், இச்சட்டத்தின் சில பிரிவுகளைத்திருத்துவது தவிர்க்க முடியாதது என்று கருத்துத் தெரிவித்தது. உச்சநீதிமன்றத்தின் இக்கருத்தைச் செயற்படுத்தும் பொருட்டும் மாநில அரசின் திட்டங்களில் முதன்மையாக எதனைச் செயலாக்க வேண்டும் என்பதைக் கருத்திற்கொண்டும், ஏற்கனவே அரசு அறிவித்துள்ளபடி படிப்படியாக நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையைச் செயற்படுத்தும் வகையிலும், பயணிப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்தும் சட்டத்திற்கு எங்கெங்கு திருத்தங்கள் தேவைப்படுகின்றனவோ, அவற்றிற்குத் தமிழ்நாடு அவசரச் சட்டம் 4/1984-ஐ வெளியிட்டதன் மூலம் தேவையான மாற்றங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. நீலகிரி மாவட்டத்தில் இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை இத்திருத்தச்சட்டம் 1973 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 14 ஆம் நாளிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும். நீலகிரி மாவட்டத்தைத் தவிர்த்து ஏனைய பகுதிகளில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் மாநிலத்தின் அனைத்துப் பகுதிகளிலும் (நீலகிரி மாவட்டம் உட்பட

1984 மார்ச் 20]

இயங்கிக்கொண்டிருக்கும் ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பொறுத்த மட்டில், எந்தத் தேதியிலிருந்து இச்சட்டம் அமுலுக்கு வந்ததாக அரசு அறிவிக்கையின் மூலம் அறிவிக்கிறதோ அந்தத்தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வந்ததாகக் கருதப்படும்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள் :

13. பல்வேறு போக்குவரத்து முறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு ஏற்படுத்துவதற்காக இம்மாநிலத்தில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சராவார். மேற்சொன்ன மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு :—

நிலைக் குழுக்கள். அமைப்பாளர்.

(1)

(2)

1. சாலை, இரயில், விமானம், உள் போக்குவரத்துத் துறைச் நாட்டு நீர் வழிப்போக்குவரத்து, செயலர். கரையோர கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்துதலும் பேணுதலும்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், உள்துறைச் செயலர். போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்குவரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும் படி பொதுமக்களிடம் உரிய நெறிமுறைகளைப் பரப்புதல்.
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், தொழில் துறைச் செயலர். துணைக்கருவிகள், எரிபொருட் கள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.
14. போக்குவரத்தைக்கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.
15. காவல்துறை கமிஷனரைத் தலைவராகவும், காவல்துறை துணைக் கமிஷனரைச் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) செயலாளராகவும், அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகர் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு ஒன்று உள்ளது.
16. மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சியர் தலைவராகவும் காவல்துறை கண்காணிப்பாளரைச் செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்ட சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

[1984 மார்ச் 20]

17. மாநகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தை செயற்படுத்துவதற்காகப் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், 21 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகாரப் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. தூய்மை நலம் அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், போக்குவரத்து, பராரியாய்த் திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய நிலைகளைக் கவனிக்கும் பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் இக்குழு கவனம் செலுத்தும்.

18. பயணிப் பேருந்துப் பயணக் கட்டண அட்டவணைக்குப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஏற்பளிக்க வேண்டும். இந்த வகையில், ஒரே சீரான கட்டண வீதங்கள் அமைவதற்காகப் பேருந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்தும், பொது மக்களிடமிருந்தும் வரும் முறையீடுகளைப் பரிசீலித்து பின்னர், அரசு உயரளவுக் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயிக்கிறது.

19. ஒப்பந்த ஊர்திகளுக்கும், பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் உரிய உயரளவுப் பயணக் கட்டண வீதங்கள், கடைசியாக 1981 ஆம் ஆண்டு திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது செயலில் உள்ள திருத்தியமைக்கப்பட்ட பயணக் கட்டண வீதங்கள் வருமாறு :—

பயணிப் பேருந்துகள்.

(10—6—1981 முதல்)

விவரங்கள்.

பயணக் கட்டண வீதம்.

(1)

(2)

1. விரைவுப் பயணிப் சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ பேருந்துகள். காசுகள்.

மலைச்சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.

உயர்வகை வசதிக்காக கி.மீ. 1-க்கு கூடுதல் கட்டணம் 2 காசுகள், சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்ட வண்டிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 14½ காசுகள்.

2. சாதாரணப் பயணிப் சமவெளிகளில் கி.மீ. 1-க்கு 7½ பேருந்துகள். காசுகள்.

மலைச் சாலைகளில் கி.மீ. 1-க்கு 9½ காசுகள்.

1984 மார்ச் 20]

விவரங்கள்.

பயணக் கட்டண வீதம்.

(1)

(2)

3. மாநகர, நகரப்
பயணிப் பேருந்து
கள்—

(i) சமவெளிகளில்.. முதல் பயண நிலைக்கு குறைந்த அளவு 30 காசுகள், 10 கி.மீ. வரை அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகளும், 10 கி.மீ.-க்கு மேற்பட்ட அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 5 காசுகளும் (ஒரு பயண நிலை என்பது சுமார் 2 கி.மீ. ஆகும்).

(ii) மலைச் சாலை குறைந்த அளவுக் கட்டணம் 40 காசுகள். அடுத்த ஒவ்வொரு பயண நிலைக்கும் 10 காசுகள்.

4. பொருட்காட்சிகள், கி.மீ. 1-க்கு 8½ காசுகள்.
விழாக் காலங்களில்
விடப்படும் பய
ணிப் பேருந்துகள்.

ஒப்பந்த ஊர்திகள் (10-12-1981 முதல்).

I. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்—

சமவெளி.

மலைச்
சாலை.

(1)

(2)

(3)

ரூ.

ரூ.

1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும் ..

0.90

1.20

2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்..

1.70

2.30

3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..

ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்
களுக்கும் 10 காசுகள்

II. பாதல் சிறு வாடகைக்
(சமவெளிகளில் மட்டும்)—

கார்கள் (Badal Baby Taxi)

(1)

(2)

ரூ

1. ஒவ்வொரு கி.மீ. -க்கும் ..

1.00

2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்..

1.80

3. காத்திருப்புக் கட்டணம் ..

ஒவ்வொரு 10 நிமிடங்
களுக்கும் 10 காசுகள்.

[1984 மார்ச் 20]

III. வாடகைக் கார்கள் (சாதாரணம்)—

	சமவெளி	மலைச்சாலை
(1)	(2)	(3)
	ரூ.	ரூ.
1. ஒவ்வொரு கி.மீ.-க்கும் ..	1.70	2.30
2. குறைந்த அளவுக் கட்டணம்..	3.00	4.00
3. காத்திருப்புக் கட்டணம். ..	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவுப் பணிகள்

இரவு பத்து மணியிலிருந்து காலை 5 மணி வரை ஆட்டோக்களும் வாடகைக்காரர்களும் ஓட்டுவதற்காக மேற்குறித்த கட்டணங்களில் 20 சதவீதத் தொகை (அடுத்த 5 காசுகளுக்கு முழுமையாக்கப்பட்டு) கூடுதலாக வசூலிக்கலாம்.

IV. சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

A. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள்—

	சமவெளி	மலைச்சாலை
(1)	(2)	(3)
(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ..	(கி.மீ. 1-க்கு)	
	ரூ.	ரூ.
(i) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 6 பேர்).	1.70	2.30
(ii) எத்தனை பேர் பயணம் செய்யலாம் என்பது (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.75	2.40
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் கொண்ட பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	3.50	4.15

காத்திருப்புக் கட்டணம் .. நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்குட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2

இரவு தங்கல் இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.

சீர்வெளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்சொன்ன கட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையைக் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.

1984 மார்ச் 20]

B. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள்.

(1)

(2)

(a) 22 பரித் திறனுக்கும் குறைவான நடுத்தரச் சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—

	ரூ.
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	90
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	45
(b) 22 பரித் திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்—	
(i) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	120
(ii) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	60

வரி விதிப்பு

20. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதையொட்டி தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகளுக்கு வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக 1-4-1974 அன்றிலிருந்து 1974 ஆம் ஆண்டு தொகுப்பு வரி விதிப்புச் சட்டம் எண். 13/1974) என்னும் புதிய தொரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இந்தச் சட்டம் 1-10-1974 அன்றிலிருந்து செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் திருத்தப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கு மேல் வரி விதிப்பதற்காக தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் எண். 3/1976) இது பேலும் திருத்தப்பட்டது. இந்தச் சட்டம். 1-4-1976 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. தமிழ்நாடு 1983 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் இது மேலும் திருத்தப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் சில வண்டிகளுக்கு வரி உயர்வும் வரி பாக்கியைத் தள்ளுபடி செய்வதற்கும் வகை செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63-(6) பிரிவின்கீழ் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட வண்டிகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பதி

[1984 மார்ச் 20]

னின்றும் விலக்கு அளித்து அரசு அறிவிக்கை ஒன்றை வெளியிட்டுள்ளது. இந்தப் புதிய வரி விதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் வருமாறு :—

(i) தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் மோட்டார் வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்து வந்த வண்டிகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளை நிறைவு செய்வதன் பேரில் வரித் தொகையைத் திரும்பப் பெற உரிமை உண்டு.

(iii) வண்டிகள் ஓடவில்லை என்பதை நிரூபிப்பது உரிமையாளரின் பொறுப்பாகும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள் மீது பயணிசுருக்கும் சரக்குகளுக்கும் தனி வரி விதிப்பு இருக்காது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் பேருந்து நாள்தோறும் ஒடுகின்ற தொலைவைக் கருத்திற்கொள்ளாது ஏற்றிச் செல்லத்தக்க பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுத்த வீதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. பயணிகள் தங்கள் இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்தாலும் நின்று பயணம் செய்தாலும் ஒரே சீராகவே வரி விதிக்கப்படுகிறது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளுக்குக் கமையுடன் கூடிய அவற்றின் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகின்றது. வரி விதிப்புக்கு படி நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளுக்கும் கீழ்க்கண்டவாறு வரி வீதங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன :—

காலாண்டிற்கு
பயணி ஒருவருக்கு
ரூபாய்.

(1)

(2)

பயணிப் பேருந்துகள்—சாதாரணப் பேருந்துகள்	195
பயணிப் பேருந்துகள்—விரைவுப் பேருந்துகள் ..	200
சென்னைப் பேருநகரப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	50
மதுரை மாநகரிலும் ஏனைய நகரங்களிலும் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள் ..	150
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (தனிப் பேருந்துகள்) ..	280
சுற்றுலாப் பேருந்துகள் ..	140

1984 மார்ச் 20]

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் விரைவுப் பயணப் பேருந்துகளுக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரியுடன் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 40 மேல் வரியும், பெருநகர், நகரப் பகுதிப் போக்குவரத்துக்களைத் தவிர ஏனைய சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குக் காலாண்டிற்குப் பயணி ஒருவருக்கு ரூ. 35 மேல் வரியும் விதிக்கப்படுகிறது.

21. கூட்டு அனுமதி திட்டத்தின்படி, ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மராட்டியம், கர்நாடகம், குஜராத், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தமட்டில் ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் பேருந்துக்கு ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000மும் (சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக) புதுச்சேரி, கோவா, டிரமன், டையு, தாத்ரா மற்றும் நகர் உறவேலி ஆகியவற்றைப் பொறுத்தமட்டில் ஆண்டொன்றுக்குப் பேருந்து ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் கூட்டு வரி செலுத்த வேண்டும். வரித் தொகையைச் செலுத்துவதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதைப் பொறுத்தமட்டில் வரையறுக்கப்பட்ட காலத்திற்குள் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் கூட்டு வரிப் பாக்கியைச் செலுத்தத் தவறினால், ஒப்பந்தத்தின்கீழ் வருகின்ற ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் திங்களொன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 100 கூடுதலாக வரி விதிக்கப்படும்.

22. மத்திய அரசு வகுத்துள்ள தேசிய அனுமதித் திட்டத்தின்கீழ் சரக்குப் பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் சொந்த மாநிலத்திற்குச் செலுத்தும் வரியுடன் வண்டி, செல்ல அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள ஏனைய மாநிலம் ஒவ்வொன்றிற்கும் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 1,000 கூட்டு வரி செலுத்தவேண்டும். மத்திய அரசின் நேரடி ஆட்சிப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் (புதுடில்லியைத் தவிர) ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 150 வரி செலுத்த வேண்டும்.

23. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியைப் போக்குவரத்துத் துறையே நேரடியாக வசூல் செய்கிறது. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் சென்னை மாநகரிலுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக் கிளைகள் மூலமாக மோட்டார் வண்டி வரியை வசூலிக்க 1978 ஆம் ஆண்டில் அரசு அதிகாரம் வழங்கியுள்ளது. 1979 ஆம் ஆண்டில் மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் ஏனைய முக்கிய நகரங்களுக்கும் இவ்வரி வசூலிக்கும் முறை விரிவுபடுத்தப்பட்டது. தற்போது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கி, இந்தியன் வங்கி ஆகியவற்றின் சில கிளைகள் போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை வசூலிக்கின்றன.

[1984 மார்ச் 20]

வருவாய்

24. மோட்டார் வண்டி வரிகள் கட்டணங்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு வருவாய் கிட்டுகிறது. பெரும்பகுதி வருவாய் மோட்டார் வண்டிகள் மீதுான வரியிலிருந்தே கிட்டுகிறது.

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின்கீழ் கிடைக்கும் வருவாய் பற்றிய விவரம் வருமாறு:

இனம்.	1982-83 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள்.	1983-84 ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு. (9 மாதங்கள்)	1983-84 ஆம் ஆண்டு கணக்குகள்
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்)		

1. 1939 ஆம் ஆண்டு 5,14,38 5,46,59 2,97,12
மோட்டார் வண்டி
கள் சட்டத்தின்கீழ்
வசூலிக்கப்படும் கட்
டணங்கள்.

2. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் 72,74.00 87,02,03 43,20,19
ஆண்டு மோட்டார்
வண்டிகள் வரி விதிப்
புச் சட்ட தின் மே
வரவுகள்.

3. ஏனைய வரவுகள் ..	486	433	197
மொத்தம்	77,93,33	92,52,95	46,19,28

1982-83 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகத்திற்காக மொத்தம் செலவிடப்பட்ட தொகை ரூ. 1.80 கோடி. இது மொத்த வருவாயில் 2.3 விழுக்காடாகும்.

1984 மார்ச் 20]

முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதி.

25. இம்மாதிலத்தில் ஒடுகின்ற போக்குவரத்து வண்டிகள், போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் மூலம் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ரொக்க உதவித் தொகை வழங்குவதற்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்தை மாவட்ட ஆட்சியர்கள் செயற்படுத்துகிறார்கள்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு அல்லது அவர் தம் குடும்பத் தினருக்கு (மரண விபத்தாக இருந்தால்) பின்வரும் அடிப்படையில் ரொக்க உதவித் தொகை அளிக்கப்படுகிறது. —

தொடர் எண்ணும் அளிக்க யாருக்கு அளிக்கப்பட விவரமும். வேண்டிய வேண்டுமென்பது. ரொக்கத் தொகை.

(1) (2) (3)

ரூ.

1. விபத்தினால் ஏற்பட்ட மரணம்.

1,000

(1) கணவர், (2) மனைவி, (3) மரணமடைந்தவர் கடைசியாக எந்த மகன் அல்லது மகளுடன் தங்கியிருந்தாரோ அந்த மகன் அல்லது மகள், ஒருவருக்கு மேற்பட்ட மகன்களுடன் அல்லது மகன்களுடன் அவர் தங்கியிருந்தால் அவர்களில் மூத்தவர், (4) தாய், (5) தந்தை, (6) சகோதரி, (7) மரணமடைந்தவர் ஆடவர் எவருடன் தங்கியிருந்தாரோ அவர்.

2. நிலையான ஏலாமை 800

அல்லது இரண்டு கண்களையும் இழத்தல் அல்லது இரு உறுப்புக் களை இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணையும் ஒரு உறுப்பையும் இழத்தல்.

காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பை இழத்தல். 400

காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

4. பிற காயங்கள். 50

காயமடைந்தவர் அல்லது அவரின் நியமனதாரர்.

[1984 மார்ச் 20]

26. மோட்டார் வண்டிகள் வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆண்டு வருவாயில் ஒரு சதவீதத் தொகையை முதலமைச்சர் விபத்துத் துயர் தணிப்பு நிதிக்கு மாற்ற வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு மாவட்ட அதிகாரிகளிடம் விபத்து துயர் தணிப்புக்காக ரூ. 21,70,000 வழங்கப்பட்டுள்ளது.

விபத்துக்குள்ளாகிவிட்டு ஒடிவிடும் நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குதல்.

27. விபத்துக்குள்ளாக்கிவிட்டு ஒடிவிடும், நேர்வுகளில் விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்குவதற்காக இந்திய அரசு ஆறுதல் நிதி ஒன்றை ஏற்படுத்தியுள்ளது. விபத்துக்குள்ளாக்கப்பட்டவர்கள் இறந்துவிட்டால் அவர்கள் நேர்வில் ரூ. 5,000-ம், படுகாயமடைந்தவர்களுக்கு ரூ. 1000 மேற்சொன்ன நிதியிலிருந்து தொகை வழங்கப்படுகிறது.

ஆறுதல் ((Solatium) நிதிக்காக இம்மாதிரி அரசு, வருடந்தோறும் ரூ. 70,000 நிதியளிக்கிறது. இந்திய அரசு, வண்டிகளினால் மோதப்பட்டு இறப்பவர்களுக்கு நிதி உதவியளிக்கும் வகையில் ரூ. 2 இலட்சம் அனுமதியளித்துள்ளது.

பேருந்து வசதிகள்.

28. போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்துவந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதால் புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி புதிய வழித் தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

29. சென்னை மாவட்டத்தைத் தவிர ஏனைய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் தங்களது மாவட்ட நிர்வாகத்தின் பல்வேறு பணிகளைக் கவனிப்பதோடு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் ஓரளவு நீதித் தன்மை வாய்ந்த பணிகளையும் கவனித்து வந்தனர். அந்தந்த மாவட்டத்தின் போக்குவரத்துத் தேவைகளுக்கு நேரடியாக அதிகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும், குறிப்பாக போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத போக்குவரத்து வசதிகள் குறைவாக உள்ள கிராமங்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியதன்

1984 மார்ச் 20]

தேவை குறித்து, அதிக அளவுக்கு நேரடியாகக் கவனம் செலுத்தும் பொருட்டும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதிகாரங்களை அந்தந்த வட்டாரத்தின் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களுக்கு அரசு மாற்றிக் கொடுத்துள்ளது.

30. புதிய வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதிகள் பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை குறித்த புள்ளி விவரம் வருமாறு :

பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.

ஆண்டு.

	1982.	1983.
(1)	(2)	(3)
1 பேருந்துகளின் மொத்த எண்ணிக்கை	13,179*	13,559*
2 வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	12,074*	12,468*
3 உற்றுழிப் பேருந்துகள் (Space Buses)	1,105*	1,091*
4 வழித் தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	7,922	7,940
5 புதிய வழித் தடங்கள்	229	164
6 பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை	251	314
7 பயனடைந்த மக்களின் மொத்த எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்)	4.10	2.77

31. இம் மாநிலத்தில் முறையாகப் பேருந்து வசதி அளிக்க இயலாத மூலை முடுக்குகளில் ஒதுக்குப்புறமாக உள்ள கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பயன்படும் வகையில் சிறிய பேருந்துகளை விடும் திட்டம் தொடங்கப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் தற்போது 98 சிறிய பேருந்துகள் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதில் 79 பேருந்துகள் பொதுத் துறையாலும் 19 பேருந்துகள் தனியார் துறையாலும் விடப்படுகின்றன.

32. புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித் தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, போக்குவரத்து ஆய்வின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயற்படுத்துவதில் முன்

*தனியார் துறை மற்றும் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்குச் சேர்ந்தமான வண்டிகளும் அடங்கும்.

[1984 மார்ச் 20]

னுரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப்பெறாத மக்களுக்கும், அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை வரும் ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு தீவிர கவனம் செலுத்தும். சிறிய பேருந்துகளுக்கு ஒரு காலாண்டிற்கு ஒரு இருக்கைக்கு ரூ. 50 வீதம் வரிச் சலுகைகள் அளிப்பதற்காக அரசு தற்போது வழிமுறைகளை வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட நிபந்தனைகளின்படி, வரிச் சலுகை பெற சிறிய பேருந்துகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்டப் பேருஞ்சாலைகள், ஏனைய மாவட்ட சாலைகள், பேருந்து வசதி உள்ள பகுதிகள் ஆகியவற்றில் 25 கிலோ மீட்டர் அல்லது வழித் தட நீளத்தில் 50 சதவீதம் இவற்றில் எது குறைவோ அத் தொலைவிற்கு மேல் விடப்படக் கூடாது. மேற்சொன்ன வழி முறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகள் மட்டுமே மேற்சொன்ன சலுகை வரிவீதத்தைப் பெறத் தகுதியுடையவையாகும். மேற்சொன்ன வழிமுறைகளை நிறைவு செய்யும் சிறிய பேருந்துகளோடு ஆய்வின் போது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட வழித் தடங்களில் ஓடும் சிறிய பேருந்துகளும், இருக்கை ஒன்றிற்குக் காலாண்டிற்கு ரூ. 50 என்ற சலுகை வரியைத் தற்சமயம் பெறத் தகுதி பெறுகின்றன.

33. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு கனரகப் போக்குவரத்து வண்டிகள் அனைத்திலும் மின் அணுவேகக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனம் ஒன்றைக் கட்டாயமாகப் பொருத்த வகை செய்யும் ஒரு நிபந்தனையை, உரிமம் வழங்குவதற்கான நிபந்தனைகளில் தமிழ்நாடு 1940 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 160-W என்ற புதிய விதியையும் 381-A விதியையும் சேர்த்துள்ளது. மாநில, மத்திய அரசுகள் மாநிலம், மத்திய அரசின் கட்டுப்பாட்டிலுள்ள பொதுத் துறை நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றின் வண்டிகளைப் பொறுத்த மட்டில் மேற்சொன்ன விதி 1-2-1983 முதல் செயற்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

பயணிகள்-சரக்கு வண்டிகள்.

34. சந்தைகள் கிராம மக்களின் வாழ்க்கையில் முக்கிய பங்கு பெறுகின்றன. இங்குதான் கிராம மக்கள் அனைவரும் ஒன்று கூடித் தங்களுக்குத் தேவையான பொருட்களை வாங்குகின்றனர். வெளியூர்ப் பேருந்துகளும், நகர்ப் பேருந்துகளும், இச்சந்தைகள் கூடும் வழித் தடங்களில் சென்றாலும் கிராம மக்கள் தங்கள் சுமைகளுடன் இப்பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய இயலாமல் துன்புறுகின்றனர். கிராம மக்கள் தங்களுக்குத் தேவைப்படும் பொருட்களை வாங்க உதவும் பொருட்டும், தங்கள் பொருட்களை விற்பனை செய்ய இயலும் வகையிலும், பெரிய கோணி மூட்டைகள், கூடைகள் போன்ற சுமைகளை ஏற்றி வருவதற்கு வசதியான சிறப்பு வகைப் பேருந்துகள் விடுவது அவசியமாகத் தேவைப்படுகிறது. இம்மாநிலத்தில் அத்தகைய 12 பயணிகள்-சரக்கு வண்டிகள் செயற்படுகின்றன.

35. மூலை முடுக்குகளிலும், ஒதுக்குப் புறமாகவும் அமைந்துள்ள கிராம மக்களை ஏற்றிக் செல்லும் பொருட்டு, சிறிய பேருந்துகள் கூட இயக்கப்படாமலுள்ள பகுதிகளில் டிராக்டரால் இழுத்துச் செல்லப்படும் (Tractors) டிரைலர்களைப் பயன்படுத்துவதற்காகத் தற்போதே உரிமம் வழங்கக் கருதப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய உரிமங்கள் சுயவேலை வாய்ப்புக் கழகத்தினருக்கு அளிக்கவும் கருதப்பட்டுள்ளது. மேற்சொன்ன வண்டிகளுக்கு ஒவ்வொரு சாலாண்டிற்கும் ரூ. 30 வீதம் மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 5 மாவட்டங்களில் 12 வழித் தடங்களில் சேதனை முறையில் மேற்சொன்ன டிரைலர்களை இயக்க ஒப்புதலளிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால் சுயவேலை வாய்ப்புக் கழகத்தினரிடமிருந்தோ மற்றவர்களிடமிருந்தோ மேற்கூறிய வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு விண்ணப்பங்கள் எதுவும் கிடைக்கப் பெறவில்லை.

செயற்படுத்துதல்.

36. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமை ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப்பதற்குரிய சிறந்த நடவடிக்கையாக 1979 ஆம் ஆண்டில் ஓட்டுநர் ஒருவர், விதிகளை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும், இத்தனை புள்ளி எனக் குறிப்பிட்டு அவர்களைத்

[1984 மார்ச் 20]

தண்டிக்கும் ஓர் ஏற்பாட்டை அரசு அங்கீகரித்துள்ளது. அந்த முறையின் கீழ், தேர்ந்தெடுத்த போக்குவரத்துக் குற்றங்களுக்கு மதிப்பெண்கள் கொடுக்கப்படும். ஓராண்டில் எக்கர்லத்தி லேனும் பல முறை விதிகளை மீறியிருந்தால், அவரது உரிமம் உரிமம் வழங்கும் அதிகாரம் மன்றத்தால் ஆறு தங்களுக்கு மேற்படாத கால அளவுக்குத் தற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கப்படும்.

37. ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு, தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள், இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள், ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றில் பெரும் சரக்குப் பேருந்துகளை ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான எந்திரவியல் ஏனைய துணைத் தொழில்களில் பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

38. ஒழுங்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும் இனங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் அந்தந்த மாவட்டங்களில் உன்னிப்பாகக் கவனிக்க இயலும் பொருட்டு ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் “செயற்படுத்தும் பிரிவு” எனப்படும் பிரிவு ஒன்றை அமைக்குமாறு சட்டங்கள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் விதிகளைத் திறம்படச் செயற்படுத்த இயலும்.

39. மண்டல அலுவலகங்களுடன் இணைக்கப்பட்ட பறக்கும் படைகளும் செயற்படுத்தும் பணிக்காக துறையில் நியமிக்கப்பட்ட ஏனைய பணியாளர்களும், வரி ஏய்ப்பையும், அனுமதிச் சீட்டு, தகுதிச் சான்றிதழ் ஆகியவை இல்லாமல் ஓடும் மோட்டார் வண்டிகளையும், மிகைச் சுமை ஏற்றிச் செல்லுதல், மிகை வேகம், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் பயணிப்பேருந்துகளாகத் தவறான முறையில் பயன்படுத்துதல், உள்ளத்தனமாக வாடகை வண்டிகளை ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கின்றனர்.

40. மோட்டார் வண்டிகளில் வழங்கப்படும் அனுமதிச் சீட்டுகளில் ஆதி திராவிடர், பழங்குடியினருக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கி வைக்கப்படுகிறது.

மண்ணெண்ணெய் நீங்கலாகப் பெட்ரோலியப் பொருட்களைப் பங்கீடு செய்தல்.

41. டீசல் எண்ணெயின் விலையை நிலைப்படுத்தவும், இருப்பினைப் பங்கீட்டுக் கட்டுப்பாடு முறையிலின்றி எண்ணெயை உரிய அளவில் பங்கீடு செய்யவும் தமிழ்நாடு 1980 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் எண்ணெய், உயர் வேக டீசல் எண்ணெய் (பராமரிப்பு வழங்கலை முறைப்படுத்தல்) ஆணை எனப்படும். கட்டுப்பாட்டு ஆணையை, அரசு 1980 மார்ச்சில் பிறப்பித்தது; அவ்வாணை 15-6-1983 முதற்கொண்டு நிறுத்தி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

1984 மார்ச் 20]

காவல் துறையின் பங்கு.

42. போக்குவரத்துத் துறையுடன் காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயற்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. உரிமம் வழங்கும் பணியைப் போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயற்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையினரைச் சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம், ஆகியவற்றைச் செயற்படுத்துவதையும் காவல் துறை கவனிக்கிறது.

43. தமிழ்நாட்டில் 1983-ல் 18,243 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. ஆனால், 1982-ல் 20,580 விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. இவற்றுள் 3879 பேர் இறந்தனர். 16,152 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. ஆனால் 1982-ல் இவ்விபத்துக்களால் 3,738 பேர் இறந்தனர். 16,842 பேருக்குக் காயம் ஏற்பட்டது. தமிழ்நாடு காவல் துறையினர் இப்பிரச்சினை எவ்வளவு பெரியது என்பதை உணர்ந்து இத்தகைய விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக, போக்குவரத்து விதிகள், விதிமுறைகள் பலவற்றையும், தீவிரமாகச் செயற்படுத்தத் தயங்கவில்லை. இவ்வகையில், போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்துதல், போக்குவரத்துக் கல்வி என்னும் மூன்று பெரும் பகுதிகளாகக் கொண்டு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1974 ஆம் ஆண்டு முதற் கொண்டு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுத் தகவல் துறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் செயற்பட்டு வருகிறது. இது இரவு பகல் எந்நேரமும் செயற்பாடி வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுடன் இதன்மூலம் தொடர்பு கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. மோட்டார் ஓட்டிகள் அதி வேகமாக மோட்டார் ஓட்டிச் செல்வதைக் கட்டுப்படுத்தச் சாலைகளில் வேகக் கட்டுப்பாட்டுப் பொறிகள் தவறாது வைத்து வரப்படுகின்றன.

44. சென்னை மாநகரில் சாலை விபத்துக்களைக் குறைக்க மேற்கொண்ட பிற நடவடிக்கைகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன —

(i) வண்டிகள் போக்குவரத்தையும் பாதசாரிகள் நடமாட்டத்தையும் முறைப்படுத்த, சாலை சந்திப்புகளிலும் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடந்து செல்லுமிடங்களிலும் போக்குவரத்துக் காவலர்கள் நிறுத்தப்படுகின்றனர். அத்துடன் போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்க மேம்பாட்டுலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் முதலியவை கட்டப்படுகின்றன.

[1984 மார்ச் 20]

(ii) சாலைநடுவிலும் சாலை ஓரத்திலும் போக்குவரத்துக்கு வண்டிகள் இடையூறாக இருக்கும் பொழுது போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தவும், விதிகளை மீறுபவர்கள் மீது சென்னை மாநகர் காவல் துறை சட்டத்தின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்கு பதிவு செய்யவும் போக்குவரத்துக்கு காவல் துறையினர் ரோந்துப் பணியில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்றனர்.

(iii) போக்குவரத்து விதிகளை மீறும் வண்டி எதனையும் சாவலர்கள் தாங்களாகவே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவர்கள் அவ்வாறு விதியை மீறினால் வண்டியின் பதிவு எண்ணை மட்டும் குறித்துக் கொண்டு தனி அறிக்கை ஒன்றை அனுப்புகின்றனர். அந்த அறிக்கையின் பேரில் வழக்கு தொடரப்படுகிறது.

(iv) போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சமயங்களில் பாதசாரிகள் சாலையைக் கடக்கும் இடங்களில் போக்குவரத்தைக் காவலர்கள் முறைப்படுத்துகின்றனர்.

(v) போக்குவரத்து விதிகள் பற்றி மக்களுக்கு எடுத்துக்கூற பிரச்சார மோட்டார் வேன்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(vi) போக்குவரத்துச் சைக்கிள், சாலையைப் பயன்படுத்துவது முதலியவை குறித்து, சிறுவர் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் பள்ளி மாணவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது. சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஊர்க்காவல் படையினர், கல்லூரி மாணவத் தொண்டர்கள் ஆகியோருக்கும் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு மேற்படி பணியில் அமர்த்தக் கொள்ளப் பயன்படுகின்றனர்.

(vii) அவசியமான இயன்ற இடங்களிலெல்லாம் பொறியியல் முறையைப் பின்பற்றி போக்குவரத்து சீரமைக்கப்படுகிறது.

(viii) மெதுவாகச் செல்லும் வாகனங்களும் கனரக வண்டிகளும் செல்லக் கூடாதென தடை குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் விதக்கப்படுகின்றது. முக்கியமான சாலைகளில் அவசியமான இடங்களிலெல்லாம், கோடிட்டுப் பிரிக்கும் முறை செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

(ix) நடைபாதைகளில் நெரிசல் நீக்கப்படுகிறது. பராமியாய்த் திரியும் கால்நடைகள் வளைத்துப் பிடிக்கப்படுகின்றன.

(x) சாலைகளில் பாதசாரிகள் கடக்கும் பாதைகள் எவை, பேருந்து நிற்குமிடங்கள் எவை என்றெல்லாம் காவல் துறையினர் அடையாளமிடுகின்றனர்.

(xi) சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்து கருத்தரங்குகள் நடத்தப்படுகின்றன. காவல் துறையைச் சேர்ந்த போக்குவரத்து விதிகள் செயற்பிரிவு பணியாளர்களுக்கு, பம்பாயிலுள்ள போக்குவரத்து பயிற்சி நிறுவனம் போன்ற பயிற்சி நிறுவனத்தில் தனிப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

1984 மார்ச் 20]

போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம் ஆற்றி வரும் பணிகள்.

45. தமிழ்நாட்டிலுள்ள நகரங்களில் ஆண்டுதோறும் மக்கட் தொகையும், வாகனங்களின் எண்ணிக்கையும் பெருகி வருகிறது. இதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைச் சமாளிக்க அவசரமாக முற்பட வேண்டிய அரசுப் பணியாளர்களில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் பொறியாளர்கள் முக்கியமான இடம் பெறும் கிறார்கள். போக்குவரத்து நெரிசல், போக்குவரத்து தேக்கம் கார்களை நிறுத்தும் ஒதுக்கிடம் விபத்துக்கள், பயண நேரத்தில் தாமதம் சூழ்நிலையில் இயல்பான நிலைக்குப் பாதிப்பு ஆகிய பல்வேறு சிக்கல்களையும் அவர்கள் சமாளித்து, போக்குவரத்துத் தடையின்றியும், தொடர்ந்து சிக்கலின்றிச் செல்லவும், பாதுகாப்புடன் அமையவும் வழிவகுக்கிறார்கள். பேருந்து, கார் போன்ற வாகனங்களில் செல்லுவோர் அன்றி நடைபாதையிலும் சைக்கிள் பாட்டையிலும், செல்லுவோருக்கும் எளிய முறையில் வடிவமைப்புத் திட்டங்களைத் தயாரித்து அளிக்கிறார்கள்.

இந்தப் போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம், சென்னையில் ஒன்றும் திருச்சியில் ஒன்றுமாக, இரண்டு சேரட்டங்களுடன் செயற்படுகிறது. நகரங்களில் உள்ள போக்குவரத்துச் சீரமைப்பின் பொறுப்பை ஏற்றுள்ள சாவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு, எளிமையாகவும் சிக்கலின்றியும், பாதுகாப்புடன் போக்குவரத்தை சமாளிப்பதற்கு, திட்டங்கள் அளித்து உதவுகிறது. கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் குறிப்பாகத் திட்டங்கள் வகுக்கப்படுகின்றன :—

1. சாலைகள்-சாலை வளைவுகளை ஒழுங்கமைத்தல்;
2. விபத்து தொடர்ந்து நேரும் இடங்களைக் கண்காணித்து சீர்ப்படுத்துதல்.
3. வாகனங்களுக்கும் நடைபாதை உபயோகிப்போருக்கும் 'சிக்னல்' விளக்குகளை அமைத்து உதவுதல்;
4. சாலை-ரயில் கடவுகளில் மேம்பாலம், தரை கீழ்ச்சாலை அமைக்கத் திட்டமிடுதல்;
5. சாலையில் பாதசாரிகள் கடக்கும் இடங்களில் சுரங்கப் பாதை அல்லது மேம்பாலம் அமைத்தல்;
6. சாலைகளை அகலப்படுத்துதல்;
7. சாலைகளில் போதுமான அளவு விளக்கு வெளிச்சம் அமைக்கத் திட்டம்
8. ஒரு வழிப்பாதை" னைத் திட்டமிடுதல்;
9. பொது உபயோசகக் கட்டிடங்களில் தேவையான அளவு கார் நிறுத்தும் ஒதுக்கிடங்களைத் திட்டமிட்டுக் கொடுத்தல்;

[1984 மார்ச் 20]

10. சாலைகள் சந்திப்புகளில் சிலைகள், வளைவுகள், நினைவுத் தூண்கள் ஆகியவற்றை அமைக்கும் யோசனைகளை ஆராய்ந்து அனுமதியைப் பரிந்துரைத்தல்;

11. திட்டங்களுக்கு முன்னும் பின்னும் உள்ள போக்குவரத்து நிலையை ஆராய்ந்தறிதல்;

12. சைக்கிளில் செல்லுவோருக்குத் தனிப்பாட்டை அமைத்தல்;

13. சாலை ஓரம் பேருந்து வண்டிகளுக்கு ஒதுக்கிடம் வகுத்தல்;

14. பாதசாரிகளுக்கான நடைப்பாதையை அமைத்தலும், விரிவாக்குதலும்;

15. சாலையில் வரும் வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்க ஒதுக்கிடம் அமைத்தல்;

16. சாலைகளுக்கு அடையாளக் கோடுகளைக் குறித்திடுதல்;

17. (அ) சென்னை நகரின் முக்கிய சாலைகளான அண்ணா சாலை, பெரியார் சாலை, நேல்லூர் சாலை ஆகிய மூன்று சாலைகளுக்கும் ஆண்டுக்கு இருமுறை போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்;

(ஆ) தமிழ்நாட்டில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் (உச்ச அளவு சராசரி அளவு) போக்குவரத்தை ஒவ்வொரு ஆண்டும் கணக்கெடுப்பு நடத்தி அறிதல்;

(இ) தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத சாலைகளில் இவ்வாறே மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்;

(ஈ) தேசிய நெடுஞ்சாலையில் ஓர் ஆண்டுக்கு ஒருமுறை, நாள் முழுவதும் தொடர்ந்து கணக்கெடுப்பு நடத்துதல்.

வாடகை வண்டி.

46. ரிக்ஷா ஓட்டுநர்களின் சரீர் உபாதையைக் களையும் வகையில் மனிதாபிமான அடிப்படையில் மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு அதிக எண்ணிக்கையில் உரிமங்கள் வழங்குவதென்பது அரசின் கொள்கையாகும். தமிழக அரசின் கூட்டுறவுத் துறையிலிருந்து சொந்தக்காரர்களே ஓட்டுகின்ற சைக்கிள் ரிக்ஷாவுக்கு மோட்டார் என்ஜின் பொருத்துவதற்கு நபர் ஒருவருக்கு ரூ. 1,250 மானியம் வழங்க ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. 1983-84 ஆம் ஆண்டில் சென்னை நகரில் மட்டும் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாவாக மாற்ற ரூ. 1 லட்சம்

1984 மார்ச் 20]

மானியமாக வழங்க அரசு (கூட்டுறவுத்துறை) அங்கீகாரம் வழங்கியுள்ளது. மேற்படி மானியத்தொகை சைக்கிள் ரிக்ஷா ஓட்டுநர்கள் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மூலமாகப் பட்டுவாடா செய்யப்படுகின்றது. இத்திட்டத்தை காஞ்சிபுரம் மற்றும் திண்டுக்கல் நகரங்களில் 1984-85 ஆம் ஆண்டில் விரிவுபடுத்த செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

தற்போது 50 CC செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின்கள் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட அனுமதிக்கப்படுகின்றன. தமிழக அரசு 120 செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களை 1911 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவு செய்யலாம் என உத்திரவு பிறப்பித்துள்ளது. மோட்டார் வாகன சட்டத்தைத் திருத்தி 120CC செயல்திறன் வரை உள்ள மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களுக்கு மோட்டார் வாகன சட்டத்திலிருந்து விதிவிலக்களிக்க மாநில அரசு மத்திய அரசினைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. சென்னை நகரில் மட்டும் தற்பொழுது 287 மோட்டார் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் ஓடுகின்றன.

புதிய செயற்குறிப்புகள்.

47. டில்லியில் தற்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கும் 'பட்-பட்' (Phat-Phat) என்னும் மூன்று சக்கர வண்டிகளைப்போல், இம் மாநிலத்தின் கிராமப்புறப் பகுதிகளில் மக்கள் போக்குவரத்து வசதிக்குப் பயன்படுத்தலாமா என்னும் செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

48. இந்திய அரசு வங்கியின் கிளை மற்றும் (Branch of State Bank of India) பகுதி அலுவலகம் (Unit office) ஆகிய இரண்டும் இருக்கக்கூடிய இடங்களில், மோட்டார் வாகன வரியானது மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்களுக்கு (நிலை-1) எடுக்கப்பட்ட கார்டோலைகளாக இருந்தாலும் பெற்றுக் கொள்ளப்படுகிறது.

49. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) முழு ஆண்டுக்கான வரியை ஒரே தடவையில் செலுத்தினால், வரியில் 8% கழிவு செய்து கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது. தமிழ் நாட்டில் பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு வரும் அல்லது பயன்படுத்துவதற்காக வைத்து வரப்படும் வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில் அரையாண்டுக்கோ அல்லது முழு ஆண்டிற்கோ மொத்தமாக வரி செலுத்துவோருக்கு வரியில் முறையே 4% மற்றும் 6% கழிவு செய்து வரி செலுத்த அனுமதிக்கப்படுகிறது. இச்சலுகைகள் 1-7-83 முதற்கொண்டு அமுலுக்கு வந்தன.

[1984 மார்ச் 20]

50. மோட்டார் வாகன வரியை முன் தேதியிட்டோ அல்லது நடப்புத் தேதியிட்டோ தள்ளுபடி செய்வதற்கு அரசிற்கு அதிகாரமளிக்கும் வகையில் சட்டத்தில் தகுந்த திருத்தம் செய்யப் பட்டுள்ளது.

51. மைய அரசிற்குச் சொந்தமான அனைத்து வண்டிகளுக்கும் 1-4-84 முதல் மோட்டார் வாகன வரி விதிக்கப் பட்டுள்ளது.

52. மோட்டார் வாகன வரியிலிருந்து கிடைக்கும் வருவாயை அரசும் உள்ளாட்சி நிறுவனங்களும் சாலைப் பராமரிப்பிற்காகத் தகுந்த முறையில் பகிர்ந்து கொள்வதற்கேற்ற வகையில் சில நெறிமுறைகளை வகுக்கும் பொருட்டு, உள்துறை ஆணையாளர் மற்றும் செயலரைத் தலைவராகக் கொண்ட ஒரு குழுவை அரசு அமைத்துள்ளது. இக்குழு அரசிற்கு விரைவில் தன் பரிந்துரையைச் சமர்ப்பிக்க உள்ளது.

53. பொதுச் சேவைக்குப் பயன்படாத போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு (Non-Transport Vehicles) காலாண்டு வரி செலுத்தும் முறை 1-4-83-லிருந்து எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அவ்வண்டிகளுக்கு 1-4-83-லிருந்து அரையாண்டு அல்லது முழு ஆண்டு வரியாகத்தான் கட்ட அனுமதிக்கப்படுகிறது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS